2015D20080

Lijst van vragen

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de regering over **het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2014 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII)** (Kamerstuk 34 200 XII, nr. 2).

Voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Griffier van de commissie,
Sneep

Nr.	Vraag	Bijlage
1	In hoeverre zijn de sinds 2011 geconstateerde problemen met informatiebeveiliging opgelost? Is hiervoor een verklaring te geven? Hoeveel, naast de drie genoemde onvolkomenheden in 2014, moeten er nu totaal worden opgelost? Welk deel hiervan ligt bij het kerndepartement en welk deel bij Rijkswaterstaat en/of andere diensten zoals de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)? Kunt u toelichten of en in hoeverre de toename van ICT-problemen zich ook daadwerkelijk heeft voorgedaan?	
2	Hoe snel kan er voldoende ICT-deskundigheid bij Rijkswaterstaat (RWS) en de ILT worden gerealiseerd? In hoeverre worden hierbij de aanbevelingen van de commissie-Elias betrokken?	
3	Wanneer kan er duidelijkheid worden gegeven over de vraag of alle genomen maatregelen bij RWS werken en in de praktijk ook tot een betere beveiliging hebben geleid? Waarom moet er gewacht worden tot 2015 en 2016 om maatregelen te treffen voor de hoofdwegen en de hoofdvaarwegen? Wanneer worden er maatregelen getroffen voor de beveiliging van de hoofdwegen en hoofdvaarwegen en welke afhankelijkheid is er hierbij van het aantrekken van ICT-deskundigheid? Kunt u aangeven of alle risico's bij de spoorwegen bekend zijn en of er voldoende maatregelen zijn getroffen?	
4	Kan worden toegelicht waarom het beveiligingslek bij het kerndepartement sinds 2011 nog niet is opgelost? Waarom zijn er na de risicoanalyses nog geen aanvullende maatregelen getroffen? In hoeverre hebben de geconstateerde problemen zich ook daadwerkelijk voorgedaan?	
5	Klopt de constatering dat er sprake is van een gebrek aan urgentie? Is daar een verklaring voor te geven?	
6	Kunt u nader toelichten wat «met meer urgentie» beveiligen concreet betekent? Welk tijdpad is hiervoor afgesproken? Wanneer zijn de meest urgente en kritieke systemen opgepakt? En wanneer volgen de andere systemen? Welke randvoorwaarden moeten hiervoor nog worden ingevuld?	
7	Waarom neemt u de drie andere aanbevelingen van de ARK niet over?	
8	Herkent u de kritiek dat de informatievoorziening aan de Kamer onvoldoende was en versnipperd? Kunt u alsnog het totaaloverzicht van de effecten doen toekomen en hierbij een onderscheid maken tussen structurele en incidentele effecten? Hierbij graag ook per categorie, zoals gedragsbeïnvloeding, ITS, etc? Met andere woorden, kan de Kamer per categorie de kosteneffectiviteit vaststellen?	
9	Herkent u de kritiek qua verschuiving van de bestuurslasten? Zo ja, op welke wijze wordt dit opgelost?	
10	Op welke wijze stuurt u op de kosteneffectiviteit van het programma Beter Benutten? Biedt de Brede Doeluitkering (BDU) daarvoor voldoende aanknoping?	
11	Waarom kiest u voor vrijwilligheid bij de werkelijke kosten van de maatregelen? Heeft u andere opties verkend voor verantwoording en waarom vallen deze af?	
12	Kunt u toelichten hoe en wanneer het ijkpunt van de 200.000 auto's op de Nederlandse wegen in 2020 zich heeft ontwikkeld tot officiële kabinetsdoelstelling? Hoe beoordeelt u dit ijkpunt als reëel, aangezien de markt zelf met haar eigen innovaties en ontwikkelingen komt, gezien ook uw opmerking inzake de snelle opmars van grote plug-ins op pagina 20?	
13	Kunt u uw stelling dat de (semi-)elektrische auto duurder is in vergelijking met een gewone auto, nader onderbouwen?	
14	Bent u bereid om alsnog het toetsingskader uit te voeren? Zo nee, waarom niet?	
15	Kunt u toelichten waarom er nog geen invulling is gegeven aan de toezegging uit mei 2014 om te kijken of er kosteneffectievere maatregelen zijn? Wordt het fiscale kader nu aangepast op basis van de inzichten uit de verantwoordingsonderzoeken van de ARK uit 2013 en 2014? Zo nee, waarom niet?	
16	Kunt u nader onderbouwen hoe de genoemde instrumenten, zoals subsidies en kilometerbeprijzing een aanvullende werking hebben en kosteneffectief zijn ten opzichte van Europese regelgeving? Wat vindt u de verantwoordelijkheid van de markt, mede in het kader van het bronbeleid?	
17	Hoeveel gelden zijn er inmiddels besteed aan het stimuleren van elektrisch rijden, naast de fiscale stimulering, bijvoorbeeld via de laadinfrastructuur, korting op het elektrisch laden en alle subsidies aan verschillende organisaties?	
18	Kunnen uw onderzoeksresultaten inzake de fiscale subsidiëring van de (semi-)elektrische auto worden gelezen als een niet-kosteneffectieve maatregel? Zou het ijkpunt van het kabinet niet meer rekening moeten houden met de rol van de markt?	

Nr.	Vraag	Bijlage
19	Op welke wijze en wanneer wordt er met de Kamer gesproken over emissievrij rijden?	
20	Kunt u aangeven wat de risico's zijn van het ontbreken van de technische kennis? Is er een verklaring te geven? In hoeverre hebben zich deze risico's voorgedaan? Wat betekent deze constatering precies voor de aansturing van de «Design, Build, Finance, Maintenance»-contracten (DBFM) en voor de reguliere opdrachten?	
21	Wanneer functioneert de systeemgerichte contractbeheersing voldoende? Aan welke vereisten moet zijn voldaan?	
22	Welke onduidelijkheden zijn er nog met betrekking tot de aanpassingen van het DBFM-contract?	
23	Kunt u nader onderbouwen waarom u de aanbevelingen met betrekking tot de producttoetsingen niet overneemt? In hoeverre acht u de systeemgerichte contractbeheersing in voldoende mate op orde?	
25	Kunt u toelichten waarom het beveiligingsplan doelstellingen, tijdpad en financiële dekking mist?	
26	Kunt u toelichten wat de reden is dat de Kamer pas laat is geïnformeerd over de vertraging van het programma Beter Benutten?	Resultaten verantwoordingsonderzoek 2014 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII)
27	Wat is de oorzaak van het niet eerder uitvoeren van de aanbevelingen zoals die zijn gedaan door de Algemene Rekenkamer op het gebied van contractbeheersing?	Resultaten verantwoordingsonderzoek 2014 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII)
28	Welke systemen zullen voorrang krijgen bij het beter beveiligen van de ICT-systemen?	Resultaten verantwoordingsonderzoek 2014 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII)
29	Wanneer kan een toereikende beveiliging van de overige systemen worden verwacht?	Resultaten verantwoordingsonderzoek 2014 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII)
30	Wat is de reden dat u vorig jaar geen gehoor heeft gegeven aan de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer om de inschakeling van het Inkoop Uitvoering Centrum (IUC) in alle fasen van het inkoopproces verplicht te stellen?	Resultaten verantwoordingsonderzoek 2014 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII)
31	Kunt u toelichten wat de reden is dat er vorig jaar geen maatregelen zijn genomen om het aantal medewerkers met een eersteklas reisrecht te beperken?	Resultaten verantwoordingsonderzoek 2014 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII)